



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधीरण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 59]
No. 59]

नई दिल्ली, शनिवार, अप्रैल 19, 2003/चैत्र 29, 1925
NEW DELHI, SATURDAY, APRIL 19, 2003/CHAITRA 29, 1925

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 11 अप्रैल, 2003

सं. टीएमपी/87/2002 टीपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण मेनलाइन कंटेनर जलयानों से पैकेज समुद्री प्रभारों की वसूली के लिए तूतीकोरिन पत्रन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का एतदद्वारा संलग्न आदेशानुसार अनुमोदन करता है।

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएमपी/87/2002-टीपीटी

तूतीकोरिन पत्रन न्यास (टीपीटी)

आवेदक

आदेश

(मार्च, 2003 के 17वें दिन पारित)

यह मामला मेनलाइन कंटेनर जलयानों से पैकेज समुद्री प्रभारों की वसूली के लिए तूतीकोरिन पत्रन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

1.2 यह प्राधिकरण टीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित संबंधित शर्तों के साथ मेनलाइन कंटेनर जलयानों के प्रति आगमन पर 15000 अमेरिकी डॉलर के पैकेज समुद्री प्रभार वसूल करने का अनुमोदन करते हुए 30 अप्रैल, 2001 की एक आदेश पारित कर चुका है। यह योजना छह माह की अवधि के लिए अनुमोदित की गई थी और इस अवधि के भीतर यह लाभ प्राप्त करने वाले मेनलाइन जलयानों से यह सुविधा प्राप्त करने की तारीख से एक वर्ष की अवधि की योजना के अनुसार पैकेज दर वसूल की जानी थी।

1.3 टीपीटी के प्रस्ताव में यथा परिकल्पित और उक्त आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित बैंक गारंटी देने संबंधी शर्तें निम्नलिखित हैं :-

(i) 50 आगमन पूरे करने पर प्राप्त की जाने वाली रियायत राशि के लिए जलयान प्रचालक को प्रधालनों के शुरू करने से पहले अनुसूचित बैंक की बिना शर्त की अपरिवर्तनीय बैंक गारंटी जमा करनी होगी। यदि जलयान आगमन रोक देता है तो आगमन रोके जाने तक किए गए आगमनों के लिए प्रचालक द्वारा प्राप्त की जाने वाली रियायत का प्रचालक मौंग के प्राप्त होने के 30 दिनों के भीतर पत्रन न्यास को भुगतान करेगा, ऐसा नहीं करने पर बैंक गारंटी का नकदीकरण कर लिया जाएगा और मौंग को बैंक गारंटी से प्राप्त होने वाली राशि के साथ समायोजित किया जाएगा और केवल बकाया राशि, यदि कोई हो, प्रचालक को वापस की जाएगी।

(ii) यदि जलयान लगातार 15 दिनों तक नहीं आता है तो इसे रोकने/प्रचालन को बन्द करने पर विचार किया जाएगा।

(iii) 365 दिन जलयान प्रचालन कर 50 आगमन नहीं करने पर, प्रचालक नहीं किए गए आगमनों के लिए समुद्री प्रभारों का पैकेज 365 दिनों की समाप्ति के पश्चात 30 दिन के भीतर अदा करेगा, ऐसा नहीं करने पर बैंक गारंटी का नकदीकरण किया जाएगा और नहीं किए गए आगमनों के पैकेज समुद्री प्रभारों के साथ समायोजित किया जाएगा।

2. टीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर विचार करते समय, पैकेज समुद्री प्रभारों की योजना को जारी रखने के बारे में इस प्राधिकरण द्वारा पूछे गए प्रश्न के संबंध में पत्तन ने स्पष्ट किया कि इस योजना को ग्रहण करने वाले कोई नहीं थे; विनिर्दिष्ट वैधता अवधि में इस योजना द्वारा परिकल्पित लाभ को प्राप्त करने वाला कोई नहीं था। इस परिप्रेक्ष्य में, इस प्राधिकरण ने टीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव के संबंध में 20 सितंबर, 2002 को पारित आदेश में, इस उपबंध को अनावश्यक मानकर हटा दिया था।

3.1 टीपीटी ने अब कंटेनर मेनलाइन जलयानों से 15000 अमेरिकी डॉलर के पैकेज समुद्री प्रभार वसूल करने के लिए अपनी पूर्व योजना को दुबारा शुरू करने का प्रस्ताव किया है; बैंक गारंटी प्रस्तुत करने संबंधी शर्त में संशोधन करते हुए मूल प्रस्ताव के नियम एवं शर्तों को जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है।

3.2 टीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुख्य बातें कही हैं :-

(i) पूर्ववर्ती योजना आदेश की अधिसूचना की तारीख से छह माह की समाप्ति पर 6 मार्च, 2002 से समाप्त की गई थी, क्योंकि पत्तन ने रियायती पैकेज समुद्री प्रभार उपलब्ध कराने के लिए कोई पंजीकरण प्राप्त नहीं किया था।

(ii) विभिन्न संबंधित प्रयोक्ताओं से प्राप्त सुझाव के मद्देनजर, बैंक गारंटी प्रस्तुत करने के स्थान पर दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार निकर्षण के लिए विशेष दर सहित पूरे समुद्री प्रभार वसूल करने; और, उपर्युक्त पैरा 1.2 (i) में उल्लिखित पूर्व शर्त के स्थान पर लाइन के 50 आगमन प्रति वर्ष पार करने की स्थिति में पैकेज समुद्री प्रभारों के अनुसार दरों को पुनः निर्धारित कर लाइनों को बकाया राशि वापस करने का प्रस्ताव किया गया है।

(iii) टीपीटी ने अधिक जीआरटी के मेनलाइन जलयानों को आकर्षित करने के लिए इस योजना को पुनः शुरू करने का प्रस्ताव किया है। यह योजना निम्नवत कार्य करेगी :-

(क) मैन लाइन कंटेनर जलयानों की एक समुद्रयात्रा के दौरान पूर्व में सिंगापुर और दूसरे पश्चिम में सालालाह तक कम से कम किसी एक पत्तन पर जाने के लिए स्थापित समुद्र मार्ग में प्रधालन करना होगा।

(ख) यदि उक्त प्रचालक/लाइन एक वर्ष में 50 जलयान आगमन पार करता है तो जलयान प्रभारों को बर्थ में एक विराम (8 घंटों के लिए) के लिए 15000 अमेरिकी डॉलर प्रति आगमन के पैकेज समुद्री प्रभार पर पुनः निर्धारित किए जाएंगे और वसूल की गई बकाया राशि उक्त 50 जलयान आगमन पूरे करने पर प्रचालक/लाइन को वापस कर दिए जाएंगे।

(ग) यदि जलयान 8 घंटे की एक पारी से अधिक समय तक टर्मिनल में रहता है तो दरमान के अनुसार अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।

(घ) 15000 अमेरिकी डॉलर की राशि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों में संशोधन के आधार पर उपर्युक्त ढंग से बढ़ाई गई है।

3.3 यह प्रस्ताव टीपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा उनकी 17 अगस्त, 2002 को हुई बैठक में अनुमोदित किया गया था। टीपीटी ने यह भी स्पष्ट किया है कि वर्तमान प्रस्ताव पर तूतीकोरिन स्टीमर एंजेंट्स एसोसिएशन (टीएसएए) के साथ धर्चा की गई थी और उन्हें इस संबंध में कोई आपत्ति नहीं थी।

4.1 प्राधिकरण द्वारा निर्धारित विचार-विमर्श प्रक्रिया के अनुसार, टीपीटी का यह प्रस्ताव संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्था को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियाँ टीपीटी को प्रतिष्ठित सूचना के रूप में भेजी गई थीं। इसके प्रत्युत्तर में, टीपीटी ने भी अपनी टिप्पणियाँ भेजी हैं।

4.2 इस मामले की संयुक्त सुनवाई 5 फरवरी, 2003 को टीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में, टीपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए।

5.1 संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार, टीपीटी ने तत्पश्चात अपना संशोधित प्रस्ताव भेजा था। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरें और शर्तें निम्नलिखित हैं :-

(i) पैकेज समुद्री प्रभार, मेनलाइन कंटेनर जलयानों की नीचे दी गई दो श्रेणियों के लिए प्रस्तावित किए गए हैं :-

16000 जीआरटी से अधिक और 21000 जीआरटी तक के जलयान

(क) उसपर निकर्षण लेवी सहित पत्तन देय और पाइलट शुल्क (उसपर बर्थ किराया और निकर्षण लेवी को छोड़कर) के लिए 10,250 अमेरिकी डॉलर अथवा वास्तविक प्रभार, जो भी कम हो।
 (ख) यह पैकेज पश्चिम में सालालाह अथवा पूर्व में सिंगापुर से दूर नए अंतर्राष्ट्रीय गंतव्यों की उन सेवाओं पर भी लागू होगा जोकि इस समय तूतीकोरिन पत्तन पर उपलब्ध नहीं है।

21000 जीआरटी से अधिक के जलयान

(क) उसपर निकर्षण लेवी सहित पत्तन देय और पाइलट शुल्क (परंतु उसपर बर्थ किराया और निकर्षण लेवी को छोड़कर) की तुलना में 13,750 अमेरिकी डॉलर।
 (ख) यह पैकेज पूर्व में सिंगापुर और पश्चिम में सालालाह से आगे कोलंबो के अलावा किसी अन्तर्राष्ट्रीय पत्तन तक पत्तन की समुद्रयात्राओं के लिए स्वीकार्य होगा।
 (ii) किसी लाइन अथवा लाइनों के संगठन को प्रति वर्ष न्यूनतम 36 आगमन पूरे करने होंगे।
 (iii) यह योजना अलग-अलग लाइनों अथवा लाइनों के संगठन पर इस शर्त के साथ लागू होगी कि संगठन इस क्षेत्र में कम से कम 5 वर्ष का अनुभव रखने वाली पंजीकृत संस्था होगी और संगठन अपने सदस्यों द्वारा निष्पादित किए जाने वाले आगमनों की संख्या को अलग-अलग दर्शाएगा।
 (iv) प्रभारों के भुगतान के निबंधन निम्नलिखित होंगे :-
 (क) उसपर लागू निकर्षण की विशेष दर सहित पत्तन देय, पाइलट शुल्क और बर्थ किराया वर्तमान दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार देय होगा।
 (ख) जब मेनलाइन जलयान प्रचालक अथवा संगठन 36 आगमन प्रति वर्ष की सीमा को पार करता है तो पार्टी से वसूल की गई राशि और पैकेज समुद्री प्रभारों के बीच की अन्तर राशि उक्त पार्टी को वापस कर दी जाएगी।
 (ग) इस योजना के अंतर्गत ली गई राशि पर पत्तन द्वारा कोई व्याज नहीं दिया जाएगा, क्योंकि वापसी के बाल लक्षित आगमनों को पूरा करने पर ही देय होगी।
 (v) इसने अपने पूर्व मतों को दोहराया है कि तूतीकोरिन पत्तन पर वसूल किए जाने वाले पत्तन प्रभारों की तुलना पहले से उल्लिखित विभिन्न कारकों के कारण कोलंबो कंटेनर टर्मिनल के प्रभारों से नहीं की जा सकती।
 (vi) पैकेज समुद्री प्रभार, वर्तमान जलयान संबंधी प्रभारों में किसी परिवर्तन की स्थिति में समायोजित किए जाएंगे।

5.2 तत्पश्चात्, टीपीटी ने कुछ प्रयोक्ताओं से प्राप्त सुझावों के अनुसार उपर्युक्त पैरा 5.1 (iv) में प्रस्तावित भुगतान के निबंधनों का एक वैकल्पिक उपाय प्रस्तावित किया है। अगस्त, 2002 में अनुमोदित योजना में विचार किए गए अनुसार 36 आगमन पूरे करने पर प्राप्त की जाने वाली रियायत राशि के लिए इसने प्रचालनों के शुरू होने से पहले अपरिवर्तनीय बैंक गारंटी प्रस्तुत करने के लिए प्रयोक्ताओं को अनुमति देने की शर्त शामिल करने का प्रस्ताव किया है।

6. संक्षेपण के लिए, टीपीटी ने निम्नलिखित प्रस्ताव के लिए इस प्राधिकरण के अनुमोदन की माँग की है :-

(i) मेनलाइन कंटेनर जलयान के लिए प्रस्तावित पैकेज दर निम्नलिखित है :-

क्र.सं.	मेनलाइन कंटेनर जलयान का आकार	प्रस्तावित दर	स्वीकार्य समुद्रयात्राएँ
---------	------------------------------	---------------	--------------------------

1.	16000 जीआरटी से अधिक और 21000 जीआरटी तक	उसपर निकर्षण लेवी सहित पत्तन देयों और पाइलट शुल्कों (परंतु उसपर वर्ध किराया और निकर्षण लेवी को छोड़कर) के लिए 10,250 अमेरिकी डॉलर अथवा वास्तविक प्रभार, जो भी कम हो।	पश्चिम में सालालाह अथवा पूर्व में सिंगापुर से आगे नए अंतर्राष्ट्रीय गंतव्यों के लिए वे सेवाएँ जो इस समय तूतीकोरिन में उपलब्ध नहीं हैं।
----	---	--	--

2.	21000 जीआरटी से अधिक	उसपर निकर्षण लेवी सहित पत्तन देयों और पाइलट शुल्कों (परंतु उसपर वर्ध किराया और निकर्षण लेवी को छोड़कर) की तुलना में 13,750 अमेरिकी डॉलर	पूर्व में सिंगापुर और पश्चिम में सालालाह से आगे कोलंबो के अलावा किसी अंतर्राष्ट्रीय पत्तन के लिए समुद्रीयात्राएँ
----	----------------------	---	--

(ii) निष्पादित की जाने वाली समुद्रीयात्राओं की न्यूनतम संख्या 36 आगमन प्रति वर्ष होगी।

(iii) भुगतान के निबंधन के निम्नलिखित दो विकल्प होंगे :-

विकल्प I. दरमान के अनुसार

विकल्प II. बैंक गारंटी

(क)	जलयान प्रचालक, उसपर लागू निकर्षण की विशेष दर सहित पत्तन देयों, पाइलट शुल्क और वर्ध किराये के लिए ब्रॉर्टमान दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार प्रभारों का भुगतान करेगा।	(क)	जलयान प्रचालक, 36 आगमन पूरे करने पर मिलने वाली रियायत राशि के लिए, प्रचालनों के शुरू होने से पहले एक बिना शर्त की अपरिवर्तनीय बैंक गारंटी जमा करेगा।
-----	--	-----	--

(ख)	जब मेनलाइन जलयान प्रचालक अथवा संगठन 36 आगमन प्रति वर्ष की सीमा को पार करता है तो पार्टी से वसूल की गई राशि और पैकेज समुद्री प्रभार के बीच की आन्तरिक राशि उक्त पार्टी को वापस कर दी जाएगी।	(ख)	यदि जलयान आगमन बन्द कर देता है तो आगमन बन्द होने तक किए गए आगमनों के लिए प्रचालक द्वारा प्राप्त की गई रियायत का माँग की प्राप्ति से 30 दिन के भीतर प्रचालक द्वारा पत्तन न्यास को भुगतान करना होगा।
-----	--	-----	--

(ग)	इस योजना के अंतर्गत ली गई राशि पर पत्तन द्वारा कोई व्याज नहीं दिया जाएगा, क्योंकि केवल लक्षित आगमनों को पूरा करने पर ही वापसी देय होगी।	(ग)	यदि उपर्युक्त (ख) में निर्धारित शर्त का अनुपालन नहीं किया जाता है तो बैंक गारंटी का नकदीकरण करा लिया जाएगा और माँग को बैंक गारंटी से प्राप्त होने वाली राशि से समायोजित कर दिया जाएगा। बकाया राशि, यदि कोई हो, प्रचालक को वापस कर दी जाएगी।
-----	---	-----	---

(iv) यह योजना इस शर्त के साथ अलग-अलग लाइनों अथवा संगठन पर लागू होगी कि संगठन कम से कम 5 वर्ष का अनुभव रखने वाली पंजीकृत संस्था हो और संगठन अपने सदस्यों द्वारा निष्पादित किए जाने वाले आगमनों की संख्या अलग-अलग दर्शाएगा।

(v) देय राशि पर दंडात्मक व्याज की वसूली करने संबंधी वर्तमान शर्त, वर्तमान में निर्धारित प्रावधान के अनुसार लागू होगी।

7. इस मामले में विद्यार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकॉर्ड में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का संकलन संगत पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट (www.tamp.nic.in) पर भी उपलब्ध होंगे।

8. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

(i) कंटेनर यातायात बढ़ाने के लिए मेन लाइन कंटेनर जलयानों हेतु अधिकतम दरें शुरू करने की संकल्पना को यह प्राधिकरण टीपीटी में आने वाले मेन लाइन कंटेनर जलयानों के लिए पैकेज समुद्री प्रभार अनुमोदित करते हुए 30 अगस्त, 2002 को अपना आदेश पारित करते समय स्वीकार कर द्युका है। टीपीटी का यह प्रस्ताव प्रयोक्ताओं से उसको प्राप्त प्रतिपुष्टि के आधार पर कठिपय संशोधनों के साथ पहले से अनुमोदित पैकेज समुद्री प्रभारों को पुनः प्रचलित करने का प्रयास मात्र है। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण पर टीपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित करने का कोई प्रतिबंध नहीं है।

(ii) टीपीटी ने प्रयोक्ताओं द्वारा दिए गए सुझावों के आधार पर अपने मूल प्रस्ताव में कुछ परिवर्तन किए हैं। इस प्राधिकरण द्वारा पहले अनुमोदित पैकेज समुद्री प्रभारों में 8 घंटे की एक पारी के लिए बर्थ के अभिग्रहण हेतु बर्थ किराया प्रभार शामिल हैं। वर्तमान प्रस्ताव में, टीपीटी ने बर्थ किराया प्रभारों को इस तथ्य के महेनजर पैकेज समुद्री प्रभारों से अलग करने का प्रस्ताव किया है कि शीघ्र ही प्रति घंटा बर्थ किराया प्रभार शुरू किए जाएंगे, जिससे प्रयोक्ताओं को लाभ होगा। टीपीटी ने बर्थ किराया प्रभारों को अलग करने का ध्यान रखते हुए पैकेज समुद्री प्रभारों में उपयुक्त समायोजन किया है।

(iii) हालांकि, टीपीटी ने उल्लेख किया है कि अधिरोपित शर्त के कारण पूर्व योजना समाप्त नहीं होगी, इस शर्त में पैकेज समुद्री प्रभारों में भाग लेने के लिए आवश्यक न्यूनतम आगमनों की संख्या सुनिश्चित करने के लिए बैंक गारंटी प्रस्तुत करने हेतु कहा गया है। इस योजना को और अधिक आकर्षक बनाने के लिए, टीपीटी ने शुरू में वापसी व्यवस्था प्रस्तावित की है। तत्पश्चात, प्रयोक्ताओं के साथ चर्चा के पश्चात पत्तन ने एक वर्ष में आगमनों की निर्धारित संख्या सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त बैंक गारंटी स्वीकार कर पहली बार में अपनी ओर से पैकेज प्रभार देने की अनुमति का विकल्प रखने का प्रस्ताव किया है। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित अंतिम व्यवस्था में, प्रयोक्ता को एक वर्ष में आगमनों की निर्धारित संख्या पूरी करने पर धन-वापसी प्राप्त करने अथवा बैंक गारंटी देकर अलग-अलग समुद्री यात्राओं पर पैकेज समुद्री प्रभार प्राप्त करने का विकल्प निबंधन का घयन करने का विकल्प होगा। यह उचित व्यवस्था प्रतीत होती है, क्योंकि प्रयोक्ता को अब अपनी सुविधा के आधार पर भुगतान के विशेष निबंधन का घयन करने का विकल्प होगा।

इस संदर्भ में, कुछ प्रयोक्ताओं ने माँग की है कि पत्तन न्यास को वसूल की गई दरों और पैकेज समुद्री प्रभारों के बीच की आन्तरिक राशि को उस अवधि के व्याज के साथ वापस करनी चाहिए जिस अवधि के लिए नियमियाँ रखी जाती हैं। जैसाकि टीपीटी द्वारा सही तर्क दिया गया है, पत्तन न्यास द्वारा दंडात्मक व्याज केवल उसके द्वारा वापसी में देशी होने पर ही दिया जाता है। अब प्रस्तावित व्यवस्था में, धन-वापसी आगमनों की निर्धारित संख्या पूरी करने वाले लाइन अथवा लाइनों के संगठन पर आधारित है। यदि पत्तन न्यास शर्त पूरी करने के साथ ही तत्काल धन-वापसी कर देता है तो व्याज अदा करने का प्रश्न ही नहीं उठता। स्पष्ट रूप से बताया गया है कि आगमनों की निर्धारित संख्या पूरी करने पर होने वाली धन-वापसी छूट का एक रूप है।

(iv) पुनः उल्लेख किया जाता है कि इस प्राधिकरण ने भारी निकर्षण पर होने वाले भारी खर्च को पूरा करने के लिए टीपीटी द्वारा माँगे गए विदेशी मुद्रा ऋण पर पत्तन की ऋण सेवा बाध्यता को पूरा करने के लिए

टीपीटी में विशेष दर शुरू की है। यह विशेष दर टीपीटी में आने वाले सभी जलयानों से जलयान-संबंधी प्रभारों के प्रतिशत के रूप में वसूल की जाती है। यह सुनिश्चित करने के लिए कि कंटेनर जलयानों को दी जाने वाली रियायतों से अन्य कार्गो जलयानों के हितों पर प्रतिकूल प्रभाव नहीं पहुँचेगा, इस प्राधिकरण ने अपने पूर्व आदेश में आदेश दिया था कि पैकेज दरों से वसूल की गई भारी निकर्षण की विशेष दर की समक्ष राशि, जोकि दरमान के सामान्य प्रशुल्क के अनुसार मेन लाइन जलयानों से वसूल की जाएगी, को भारी निकर्षण खाते में स्थानांतरित किया जाएगा और केवल बकाया राशि पत्तन के सामान्य खाते में ली जाएगी। चूंकि, यह स्थिति अब भी अच्छी है, इसलिए यह प्राधिकरण इस संबंध में पहले किए गए निर्धारण को दोहराना चाहता है।

(V) प्रयोक्ताओं की ओर से माँग की गई है कि फीडर जलयानों के लिए भी ऐसी ही व्यवस्था की जाए। पत्तन न्यासों ने तर्क दिया है कि यह नया व्यापार आकर्षित करने के लिए रियायत देना चाहता है न कि वर्तमान स्थिति को थोपना चाहता है। परंतु टीपीटी ने आश्वासन दिया है कि वह कम जीआरटी वाले कंटेनर जलयानों के लिए पैकेज प्रभार निर्धारित करने संबंधी मामले की जाँच करेगा। इस योजना की सफलता के आधार पर अब इसे मेन लाइन कंटेनर जलयानों के लिए शुरू किया गया है, टीपीटी फीडर जलयानों के संदर्भ में भी स्थिति की समीक्षा करेगा।

(VI) सामान्यतः जलयान-संबंधी प्रभारों में संशोधन भारत के राजपत्र में उसकी अधिसूचना के पश्चात 30 दिन बाद प्रभावी होता है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि यह मामला केवल मेन लाइन जलयानों के जलयान-संबंधी प्रभारों के लिए अधिकतम-सीमा दर निर्धारित करने का है न कि दरमान में निर्धारित प्रशुल्कों में बदलाव करने का, इसलिए अनुमोदित उपबंध को 1 अप्रैल, 2003 से लागू करने की अनुमति दी गई है। संयोगवश, आज पारित किए गए एक पृथक आदेश में, टीपीटी में प्रति घंटा बर्ध किराया प्रभार भी अनुमोदित किया गया है जोकि 1 अप्रैल, 2003 से लागू होगा।

9. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण उपर्युक्त अनुच्छेद 6 में यथा उल्लिखित मेन लाइन कंटेनर जलयान पर पैकेज समुद्री प्रभारों की वसूली को नियंत्रण करने संबंधी टीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित दरों और शर्तों का अनुमोदन करता है।

10. यह आदेश 1 अप्रैल, 2003 से प्रभावी होगा।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष
[सं. विज्ञापन III/IV/143/2003/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 11th April, 2003

No. TAMP/87/2002-TPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal from the Tuticorin Port Trust (TPT) for levy of package marine charges to mainline container vessels as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
Case No. TAMP/87/2002-TPT

The Tuticorin Port Trust,

Applicant

ORDER

(Passed on this 17th day of March 2003)

This case relates to a proposal received from the Tuticorin Port Trust (TPT) for levy of package marine charges to mainline container vessel.

1.2. This Authority had earlier passed an Order on 30 August 2001 approving levy of package marine charges of US \$ 15000 per call of mainline container vessels alongwith the associated conditionalities as proposed by the TPT. The scheme was approved for a period of six months; and those mainline vessels availing this benefit within this period were to be charged package rate as per the scheme for a period of one year from the date of availing this facility.

1.3. The conditions relating to furnishing of Bank guarantee as envisaged in the TPT's proposal and, approved by this Authority in the said Order are as follows:

- (i). The vessel operator shall deposit an unconditional irrevocable Bank Guarantee from a scheduled bank, before commencement of operations, for the amount of concession to be availed by making 50 calls. If the vessel discontinues the call, the concession availed of by the operator by making calls till discontinuance shall be paid by the operator to the port trust within 30 days of receiving the demand, failing which the Bank Guarantee will be encashed and the demand will be adjusted out of the proceeds of the bank guarantee and only the balance, if any, shall be refunded to the Operator.
- (ii). If the vessel does not call continuously for 15 days, it shall be considered as stoppage/discontinuance of operation.
- (iii). Should the vessel operate for 365 days and fail to make 50 calls, the package of marine charges for the calls not made shall be paid by the operator within 30 days after the end of 365 days, failing which the Bank Guarantee will be encashed and adjusted towards the package marine charges of the calls not made.

2. While considering the general revision proposal of the TPT, to a query raised by this Authority about continuance of the scheme of package marine charges, the port clarified that there were no takers for the scheme; no one had availed of the benefit envisaged by the scheme within the validity period stipulated. In this backdrop, this Authority in the Order passed on 20 September 2002 in the general revision proposal the TPT deleted this provision as redundant.

3.1 The TPT has now proposed to reintroduce its earlier scheme for collection of package marine charges of US \$ 15000 on container mainline vessels; the terms and conditions of the original proposal are proposed to continue subject to a modification in the condition relating to submission of Bank Guarantee.

3.2 The TPT has made the following main points in its proposal:

- (i). The earlier scheme was discontinued from 6 March 2002 on expiry of six months from the date of notification of the Order since the port did not receive any registration for availing of the concession package marine charges.
- (ii). In view of the suggestion received from various concerned users, it is proposed to collect full marine charges including special rate for dredging as per the rates prescribed in the Scale of Rates as against submission of Bank Guarantee; and,

refund the balance amount to the Lines by reworking the rates as per package marine charges in the event of a Line crossing 50 calls per annum as against the earlier condition stated in para 1.2.(i) above.

- (iii). The TPT has proposed to reintroduce the scheme in order to attract mainline vessels of higher GRT. The scheme will operate as follows :
 - (a). Main line container vessels should operate in an established sea route with at least one port of call beyond Singapore in the east and another beyond Salalah in the west in one voyage.
 - (b). If the said operator/line crosses 50 vessel calls in a year, then the vessels charges will be reworked at the package marine charge of US \$ 15,000 per call for a stay at berth (for eight hours) and the balance amount collected will be refunded to the operator / line on completion of the said 50 vessel calls.
 - (c). If the vessel remains at the terminal for more than one shift of eight hours, the additional berth hire charges as per scale of rates shall be charged.
 - (d). The amount of US \$ 15,000 to increase suitably based on the revision of rates approved by the TAMP.

3.3. The proposal has been approved by the Board of Trustees of the TPT in their meeting held on 17 August 2002. The TPT has further clarified that the instant proposal was discussed with the Tuticorin Steamer Agents Association (TSAA) and they have no objection in this regard.

4.1. In accordance with the consultation procedure prescribed by the Authority, the proposal of the TPT was forwarded to the concerned port users/representative body of port users for their comments. The comments received from them are forwarded to the TPT as feedback information. In response to this, the TPT has also forwarded its comments.

4.2. A joint hearing in this case was held on 5 February 2003 at the TPT premises. At the joint hearing, the TPT and the concerned users have made their submissions.

5.1. As agreed at the joint hearing, the TPT has subsequently forwarded its revised proposal. The revised rates and conditionalities proposed by the TPT are as follows:

- (i). The package marine charges are proposed for two categories of mainline container vessels as given below:

Vessels above 16000 GRT and upto 21000 GRT

- (a). US\$10,250/- or actual charges whichever is less covering port dues and pilotage fees alongwith dredging levy thereon (but excluding berth hire and dredging levy thereon).
- (b). This package will be admissible to services to new international destinations beyond Salalah on the West or Singapore on the East to which services are not available from the Tuticorin port at present.

Vessels above 21000 GRT

- (a). US\$13,750/- comprising of port dues and pilotage fees alongwith dredging levy thereon (but excluding berth hire and dredging levy thereon).

(b). This package will be admissible for voyages beyond Singapore in the East and Salalah in the West and to an International port other than Colombo.

(ii). The minimum number of calls to be performed by a line or a consortium of lines will be 36 per annum

(iii). The scheme will be applicable to individual lines or consortium subject to the condition that consortium shall be a registered body having a standing of atleast 5 years and the consortium should specify the number of calls to be performed by its members individually.

(iv). The terms of payment of the charges shall be as follows:

(a). Port dues, pilotage and berth hire with the special rate for dredging applicable thereon shall be payable as per the rates prescribed in the existing Scale of Rates.

(b). When the mainline vessel operator or the consortium cross the limit of 36 calls per annum, the differential between the amount collected from the party and the package marine charges will be refunded to said party.

(c). No interest will be payable by the port on the amount locked up under this scheme as the refund would becomes due only on achieving the targeted calls.

(v). It has reiterated its earlier views that the port charges levied at the Tuticorin Port cannot be compared to that of Colombo Container Terminal charges due to various factors already stated.

(vi). Package marine charges will be adjusted in case of any change in the existing vessel related charges.

5.2. Subsequently, the TPT has proposed an alternative option to the terms of payment proposed at para 5.1. (iv) above in line with the suggestions received from some of the users. It has proposed to incorporate a condition allowing the users to submit an Irrevocable Bank Guarantee before commencement of operations, for the amount of concession to be availed by making 36 calls as was considered in the scheme approved in August 2001.

6. To summarise, the TPT has sought the approval of this Authority to the following proposal:

(i). The proposed package rate for mainline container vessel is given below:

Sl. No.	Size of mainline container vessel	Proposed rate	Voyages admissible
1.	Above 16000 GRT and upto 21000 GRT.	US\$10,250/- or actual charges, whichever is less, covering port dues and pilotage fees alongwith dredging levy thereon (but excluding berth hire and dredging levy thereon).	Services to new international destinations, beyond Salalah on the West or Singapore on the East to which services are not available from Tuticorin at present.
2.	Above 21000 GRT	US\$13,750/- comprising of port dues and pilotage fees alongwith dredging levy thereon (but excluding berth hire and dredging levy thereon).	Voyages beyond Singapore in the East and Salalah in the West and to an international port other than Colombo.

(ii). The minimum number of voyages to be performed will be 36 calls per annum.

(iii). The terms of payment will have the following two options:

Option I – As per Scale of Rates	Option II- Bank Guarantee
(a). The vessel operator shall pay the charges as per the rates prescribed in the existing Scale of Rates for port dues, pilotage and berth hire with the special rate for dredging applicable thereon.	(a).The vessel operator shall deposit an unconditional irrevocable Bank Guarantee before commencement of the operations, for the amount of concession to be availed by making 36 calls.
(b). When the mainline vessel operator or the consortium crosses the limit of 36 calls per annum, the differential between the amount collected from the party and the package marine charges will be refunded to said party.	(b).If the vessel discontinues the call, the concession availed by the operator by making calls till discontinuance shall be paid by the operator to the Port Trust within 30 days of receiving the demand.
(c).No interest will be payable by the port on the amount locked up under this scheme as the refund will become due only on achieving the targeted calls	(c).If the condition prescribed in (b) above is not complied with, the bank guarantee will be encashed and the demand will be adjusted out of the proceeds of the Bank Guarantee. The balance, if any, shall be refunded to the operator.

(iv). The scheme will be applicable to individual lines or consortium subject to the condition that consortium shall be a registered body having a standing of atleast 5 years and the consortium should specify the number of calls to be performed by its members individually.

(v). The existing condition relating to levy of penal interest on amount due will apply as per the provision prescribed in the Scale of Rates.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpts of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be available in our website (www.tamp.nic.in).

8. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case. the following position emerges:

(i). The concept of introducing ceiling rates for main line container vessels to boost container traffic has already been admitted by this Authority while passing its order on 30 August 2001 approving the package marine charges for main line container vessels calling at the TPT. This proposal of the TPT is only an attempt to revive the package marine charges already approved with certain modifications based on the feedback received by it from the users. That being so, this Authority has no reservation to approve the proposal of the TPT.

(ii). The TPT has made certain changes in its original proposal based on the suggestions made by the users. The package marine charges approved earlier by this Authority include berth hire charges for occupation of a berth for a shift of 8 hours. In the instant proposal, the TPT has proposed to exclude berth hire charges from the package marine charges in view of the fact that the hourly berth hire charges will be introduced shortly which will benefit the users. The TPT has made suitable adjustment in the package marine charges to take care of the exclusion of the berth hire charges.

(iii). Even though TPT has pointed out that the earlier scheme could not take off because of a conditionality imposed which required submission of bank guarantee to ensure certain number of minimum calls to qualify for the package marine charges. In order to make the scheme more attractive, the TPT has initially proposed a refund arrangement. Subsequently, after discussion with the users the port has proposed to keep the option of allowing the package charges in the first instant itself by accepting the suitable bank guarantee to ensure the prescribed number of calls in an year. In the final arrangement

proposed by the TPT, a user will have the option of availing refund on completion of the prescribed number of calls in a year or to avail the package marine charges on individual voyages subject to furnishing a bank guarantee. This is found to be a reasonable arrangement since a user will now have a choice to select a particular term of payment depending on his convenience.

In this context, there is a demand from some of the users that the Port Trust should refund the difference between the rates collected and the package marine charges with interest for the period when the funds are locked up. As has been correctly argued by the TPT, penal interest is payable by a Port Trust only for the delay caused by it in refunding. In the arrangement proposed now, the refund is conditional upon a Line or a consortium of lines achieving the prescribed number of calls. If the port trust effects refund immediately upon fulfilling the condition, the question of paying interest does not arise. Strictly speaking, the refund allowed on completion of the prescribed number of calls is of the nature of a rebate.

- (iv). It may be recalled that this Authority has introduced a special rate at the TPT to cover the debt servicing obligation to the port on a foreign currency loan raised by it to meet the huge expenditure incurred on capital dredging. This special rate is levied as a percentage of the vessel-related charges from all the vessels calling at the TPT. In order to ensure that the concessions given to container vessels do not adversely affect other cargo vessels' interest, in its earlier order this Authority had ordered that out of the package rates realised an amount equivalent to the special rate of capital dredging which would have been realised on the main line vessel as per normal tariff in the Scale of Rates should be transferred to the capital dredging account and only the balance should be taken in the port's General Account. Since this position holds good even now, this Authority wishes to reiterate the stipulation made in this regard on the earlier occasion.
- (v) There is a demand from the users' side that a similar arrangement should also be made for the feeder vessels. The port trusts argument that it wants to give concession to attract new business and not to the existing one appears to have a force. The TPT has, however, assured that it would examine the matter relating to prescribing package charges for container vessels having lesser GRT. Depending on the success of the scheme now introduced for the main line container vessels, the TPT may review the position with reference to feeder vessels also.
- (vi). Ordinarily, an amendment in vessel related charges comes into effect 30 days after their notification in the Gazette of India. Bearing in mind the fact that this case is only for prescribing a ceiling rate for vessel related charges of main line vessels and not alteration of the tariffs prescribed in the Scale of Rates, the approved provision is allowed to be enforced w.e.f. 1 April 2003. Incidentally, hourly berth hire charges at the TPT is also approved to be implemented w.e.f. 1 April 2003, in a separate Order passed today.

9. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the rates and conditionalities governing levy of package marine charges on main line container vessel as proposed by the TPT as mentioned in paragraph 6 above.

10. This Order will come into effect from 1 April 2003.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[Advt. III/IV/143/2003/Exty.]